Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2061 de 2003

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI (CPATU)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de setiembre de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señores Representantes Martha Montaner y Ricardo Castromán Rodríguez.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Juan Domínguez, León Lev y Julio C. Silveira.

INVITADOS: Señores Oscar Dourado, Presidente de CPATU; Rodolfo Sacramento, Vicepresidente; y contador Mario Soca.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a los integrantes de la Gremial Única del Taxi, señores Oscar Dourado, Mario Soca y Rodolfo Sacramento. Con mucho gusto, les cedemos la palabra para escuchar su planteo.

SEÑOR DOURADO.- Agradecemos a los integrantes de la Comisión por recibirnos siempre que se lo solicitamos.

Tenemos ante nosotros un tema muy importante, que es prioritario. Como ustedes saben, al taxímetro, al remise y al transporte escolar se los exoneró del pago de IVA; todo el transporte fue hacia una tasa básica del 14%, sin costo en las tarifas porque se descuenta de los aportes al Banco de Previsión Social hasta diez puntos. Gracias a la labor de los señores legisladores y de las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas pudo exonerarse del pago de IVA al taxímetro, al remise y al transporte escolar. Pero al proyecto de ley se le introdujo una reforma en el Senado, la que establecía la posibilidad de descontar IVA siempre que se tratara de un giro único. Esto nos hace caer en un problema de mucha gravedad. La intención del legislador fue exonerar de IVA a quien tuviese un transporte de esta naturaleza, pero quien posea un taxímetro y un transporte escolar debería pagar el impuesto porque tiene un doble giro; lo mismo sucede con los remises. Pero más grave aun es esta situación en el interior del país, donde sabemos que el taximetrista no tiene solamente el giro del taxi, sino que tiene anexado un pequeño almacén, una panadería o una peluquería de la señora puesto que no se puede vivir solamente del taxímetro. Hay 1.800 taximetristas de todo el interior con una situación muy grave; se les plantea el problema de transferir el taxi a otra persona, con los costos que ello significa, y en algunos casos simplemente no pueden hacerlo porque si hace menos de cinco años que lo

adquirieron, hay Intendencias que no les permiten transferirlo. Los permisos de transporte escolar en Montevideo son intransferibles, lo que significaría un pérdida de fuentes de trabajo.

Lo que quisieron los legisladores fue que el taxi, el remise y el escolar no tributaran el IVA. Ese fue el criterio, pero se hace una corrección de giro único en el Senado. Hablamos de este problema con el contador Eibe y con el ex Ministro Atchugarry y, a pesar de que la ley empezó a regir hace algo más de un mes, nos dieron seis meses para regularizar la situación y para solicitar a los señores Diputados que redactaran un nuevo proyecto de ley porque esto, lamentablemente, no se soluciona con la reglamentación.

Esto también es grave porque cualquiera que haga ejercicio de una profesión como un médico, un escribano o un contador, si aporta por una empresa personal, debería pagar IVA por las dos actividades: por la del taxi y por la de su profesión. Nosotros creemos que la actividad que debe pagar IVA, debe hacerlo, y que la que le corresponda estar exonerada como el taxi, el remise y el escolar, que no lo pague. Esto es como si quisiéramos hacer pagar IVA a la leche en un supermercado. En un supermercado hay productos que tienen IVA diferenciales, y en un mismo negocio se aplica este impuesto a cada rubro.

La situación es muy grave. Ustedes también van a recibir solicitudes de audiencia por parte de los remiseros y de los transportes escolares para hablar sobre este punto.

SEÑOR LEV.- Me gustaría saber cuál fue la motivación por la cual el Senado modificó el proyecto de ley.

SEÑOR DOURADO.- El proyecto venía para ser votado a tapas cerradas porque había sido redactado por el Ministro Atchugarry y por su Comisión Asesora. En el interior se da el caso de remises que hacen tareas de transporte de personas, compitiendo con los ómnibus de línea; eso se da en Rivera, quizás en Tacuarembó. Es increíble pero hay camionetas de remises de ocho o diez pasajeros y, dos transportes de ese tipo, logran la ocupación óptima que debería tener hoy un ómnibus, y que no la tiene. A esos ómnibus se les cobra por una línea, deben hacer una inversión, se les cobra peajes y se les exige tener una regularidad de servicio que después no se logra en la rentabilidad económica porque no tienen la ocupación necesaria. Esa tarea la hace quien no debe hacerla y quien no está habilitado para ella. No hay ninguna camioneta turística o de remise que pueda hacer esa tarea.

Nosotros estamos en contra de la informalidad; el taxi, el remise y el escolar no somos competencia de los ómnibus de larga y mediana distancia. Entendemos que esa actividad debe ser controlada y hemos hablado mucho con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para que se realice un control en los peajes. Hoy hay peajes en todas las rutas y se podría hacer un control; se podría sancionar a esa gente. A los ómnibus de mediana y larga distancia se les pide tener la autorización para hacer el servicio y a veces cuando se sale en excursión también se lo solicita; esa gente no estaría avalada para hacerlo y competiría deslealmente con el transporte de mediana y larga distancia.

Nosotros somos -en el caso del taxi y del remise en la capital y en el interior- un complemento; la gente va en el ómnibus hasta las terminales y nosotros la llevamos desde allí hasta su domicilio. No hay una competencia. El escolar no tiene competencia.

Hay una situación irregular que estamos trabajando desde hace mucho tiempo conjuntamente con la ANETRA, por el trabajo que hace ese tipo de camionetas. En Montevideo, aunque parezca increíble, hay 800 permisos STU. Recientemente, la Intendencia Municipal de Montevideo estableció que no iba a autorizar más camionetas de turismo en la capital. Es una farsa que tengamos 800 camionetas cuando hay 3.000 taxímetros. Quiere decir que casi una cuarta parte de los taxímetros de Montevideo son camionetas que hacen el trabajo de taxi, de remise, de escolar en muchos casos y de ómnibus sin lugar a dudas. Fue una situación irregular que se generó y que hay que controlar. Pero a nosotros, siendo la intención del legislador exonerarnos, no se nos puede gravar con el IVA, haciendo peligrar nuestra actividad. Es más, en el caso del taxi, el chofer cobra el 27% del bruto de lo que recauda. Si al pequeño bruto que hoy recaudamos, le sacáramos el IVA, lo que haríamos sería achicar un salario que ya está deprimido por la situación económica que estamos viviendo.

En el caso del escolar, reitero, los permisos son intransferibles. Quiere decir que aquel transporte escolar que tenga otra actividad -cualquiera sea- perderá una de las dos. Al remise le sucede en algunos casos lo mismo.

Entendemos que si la intención fue exonerarnos, no nos pueden gravar.

El legislador que introdujo este proyecto como grave y urgente fue el señor Senador Michelini y quien hizo la reforma fue el señor Senador Astori. Leímos la versión taquigráfica, y vemos que había dudas. El señor Senador Heber interpretaba que quizás fuese bueno poner un límite en la cantidad de pasajeros; se habló de vehículos que no llevaran más de cuatro pasajeros. Puede haber interpretaciones válidas que no perjudiquen a un sector tan importante. En el caso del taxi somos 4.800 taximetristas en todo el país, hay casi 500 remiseros y alrededor de 800 camionetas de transporte escolar. Entendemos que se afecta a una franja muy importante. En el interior esto es un desastre; debe haber realmente una matanza brutal. No es así tanto en Montevideo; nosotros estamos defendiendo más al interior porque aquí quizás se afecte a 200 o 300 personas. Pero la situación no tiene ni comparación con el daño que se causa al transporte escolar y al taxi del interior.

En la nota que dirigimos a la señor Martha Montaner, como Presidenta de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas decimos: "De nuestra estima: Nos hemos enterado con preocupación que se ha alterado el articulado del IVA al Transporte que habíamos elaborado responsablemente con el ex Ministro de Economía, Dr. Atchugarry, cambiando la frase de 'aquellas empresas que tengan por giro principal el de transporte escolar, el de taxímetro o el de remise. El Poder Ejecutivo definirá el concepto de principalidad', a que tengan por giro único el de transporte escolar, taxímetro o remise.- Este cambio que se hizo a la Ley deja en una situación de no posibilidad de pago e indefensión a más de 6000 micro empresas de taxi, transporte escolar y remise en todo el País, pues muchas empresas tendrán que pasarse al informalismo, hecho este daño al País todo.- Sepan ustedes que en el Interior del País hay 1800 taxis que muchos de ellos tienen anexados a su giro principal taxi, el de otra pequeña actividad como kiosco, peluquería o almacén porque del taxi, remise y escolar, solamente no se puede vivir.- Agradecemos a Uds., se realice y promueva la corrección a esta frase que perjudica a tantas familias uruguayas, para que quede de acuerdo a lo acordado con el Sr. Ministro de Economía.- Esperando un pronto encuentro, le saluda por la Familia del Taxi (...)". Hacemos entrega de esta nota a la señora Presidenta.

Este es un tema grave y urgente y tenemos escasos cuatro meses para llevarlo adelante.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Ustedes ya tuvieron una reunión con la Comisión de Transporte del Senado por este tema?

SEÑOR DOURADO.- Nos recibió el señor Senador Sanabria, y se preocupó mucho por el tema, porque antes de que nosotros llegáramos había tenido una reunión con los taximetristas de Maldonado -que es su departamento-, quienes están muy preocupados ya que allí hay casi 260 taxímetros con este problema que, en realidad, agobia a todos.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No entiendo totalmente este problema. Es evidente que en el interior esto se agrava tremendamente porque no pueden vivir solo de esa actividad, como bien lo señaló el señor Dourado. ¿En Montevideo sucede lo mismo? Quien tiene un transporte escolar, ¿también tiene que pagar doblemente IVA porque tiene otras empresas? Yo vivo en el interior y conozco la situación de quien tiene un taxi. No conozco bien la realidad de Montevideo, pero me da la sensación de que hay una mayor profesionalidad y, por lo tanto, podría estar más cubierto por esta ley.

SEÑOR DOURADO.- Mire, es tan grave la situación acá, la indigencia que hoy tenemos en el taxímetro -aquí hacer una trasferencia sale más de $ 50.000- que, tal como recién decíamos con el señor Soca, ojalá el dueño y el trabajador del taxi tuvieran el salario de un basurero, y no desmerezco ninguna actividad, porque en mi vida he hecho de todo y estoy dispuesto a hacer de todo. Hoy en día el conductor de un taxímetro no supera los $ 3.000 de salario y la rentabilidad de un taxímetro -tal como lo he mostrado en algunas de las reuniones que mantuve con los señores Diputados- está en el entorno de los $ 4.000 o $ 5.000. Hay personas que, siendo contadores, pensaron en invertir para vivir un poco mejor, y compraron un taxi para dar trabajo a dos familias; antes les rentaba, pero ahora no, y no es justo que ese taxímetro pague IVA. Que pague IVA por la actividad de contador; estamos de acuerdo con ello, pero ¿por qué va a pagar por el taxi si la actividad está exonerada? Entraríamos en la injusticia de que en Montevideo cien o doscientos taxis tuvieran que pagar IVA y dos mil ochocientos no.

Recién hace poco tiempo alcanzamos una igualdad tributaria cuando el Gobierno nos dio la exoneración de aportes patronales, porque había seiscientas cooperativas que no lograban éxito económico ni estabilidad teniendo exoneración de aportes patronales por ser cooperativa, o sea que no pagaban IRIC ni impuesto al patrimonio. Entonces, ¿cómo podía ser que nosotros pudiéramos tener éxito económico con esas graves cargas que teníamos? O sea que recién alcanzamos una igualdad en lo tributario.

Nosotros entendemos que la gravedad nos golpea a todos. Quiero ser justo. ¿Por qué digo que aquí es menos importante? Porque la situación de tener una doble actividad en Montevideo, quizá comprenda a doscientas o trescientas personas, pero no se trata de que los otros dos mil ochocientos ganen más dinero o de que esos trescientos tengan rentabilidad en la actividad. En el interior del país es más grave, porque de 1.800 taximetristas quizás hay 1.750 que además tienen otra actividad que es indispensable y lo hicieron desde siempre. Esa es la situación del interior. En el caso del transporte escolar, en Montevideo es matanza; y en el remise también. En Montevideo se da muchísimo el caso de taximetristas que tienen un remise desde siempre -y todos lo sabemos-, que debería estar exonerado en las dos actividades, pero, por el contrario, se lo grava. Entonces, encontraríamos que en una misma actividad la gente tributaría de manera diferente. Eso no es bueno e, inclusive, hace más difícil el control impositivo.

Entendemos que eso no nada es conveniente, sin lugar a dudas, para la familia del taxímetro, del transporte escolar o del remise, pero ni siquiera lo es para el Ministerio de Economía y Finanzas ni para la Dirección General Impositiva. Los contadores Serra y Eibe, que son asesores del Ministro, fueron los primeros en alarmarse con esta situación. Imagínense si será grave que nos dieron un plazo de seis meses para poder gestionar la elaboración de una ley con ustedes; no es común que nos permitan seguir de una forma irregular durante seis meses para elaborar una ley. Todos sabemos que estamos en un año preelectoral y que la actividad parlamentaria empieza a decrecer, por lo que precisamos el mejor impulso que puedan darle. Hemos conversado con el señor Diputado Amorín Batlle, que es representante del Poder Ejecutivo, que conoce el problema y lo atendió. Asimismo, hablamos con el señor Diputado Rossi, quien es un hombre muy conocedor del transporte, de mucha confianza para el Encuentro Progresista; lo avala el hecho de haber sido Director de Tránsito y Transporte en la Intendencia y de haber trabajado antes en el transporte, y él opina lo mismo que nosotros.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Eso lo entiendo perfectamente. Pero paralelamente a esto, está lo que decíamos al principio con relación a la informalidad y a la competencia desleal. Es cierto que hay cosas que pueden surgir del ámbito parlamentario, pero creo que también sería bueno que se encontrara alguna solución al problema de la competencia desleal por parte de la gremial. Digo esto con ánimo de sugerencia, obviamente.

El problema es el siguiente. Con esto estamos contribuyendo de alguna manera a las dificultades que se presentan con el transporte escolar, que sabemos que en el interior del país está haciendo estragos brutales. Podré entender la situación de una persona en particular, pero, en general, está castigando al taxímetro, al remise y, fundamentalmente, a las empresas de transporte. La ANETRA está permanentemente con ese problema, y creo que no hemos avanzado nada en ese tema, sino todo lo contrario. Van a domicilio, salen y vienen para los hospitales de Montevideo, levantando el pasaje en cada casa; además, resulta una gran ventaja para el pasajero, pero todo eso se hace en negro. Entonces, es brutal porque con eso le pegan al taxímetro y también al ómnibus, que también sabemos en qué situación se encuentran.

Me gustaría escuchar algo en ese sentido y saber cómo nos abocamos a una solución, abarcando el conjunto de las necesidades.

SEÑOR DOURADO.- Desde hace más de dos años, tengo el orgullo de ser Secretario de la Cámara de Transporte, cuyo Presidente es el señor Souto, que es representante de CUTCSA, y trabajamos conjuntamente con Núñez, con Julio Sánchez Padilla, Nossar, entre otros; hemos abordado este tema de la informalidad muy seriamente. He hablado muchísimo con Lucio Cáceres, con otras autoridades, y he formulado denuncias graves. Por ejemplo, el caso de un accidente de una camioneta que no era de transporte escolar, de remise ni de turismo, donde la gente iba sentada en la parte atrás en sillas de plástico, y todos resultaron heridos. Estamos luchando contra la informalidad, pero precisamos la fortaleza de las instituciones en salir a reprimir, porque la señal que se da, quizás no por parte de ustedes pero sí el del Gobierno y las instituciones, es débil y apunta a favorecer al informal porque el hombre se tiene que rebuscar, pero el informal en el transporte hace una inversión de US$ 20.000 o

US$ 25.000 en la camioneta, no es aquel que compra pan y lo vende en bicicleta para llevar $ 100 a la casa. No debemos pensar en el informal como aquel que, quizás, a veces no encuentra el pan para llevar a la casa, porque en este caso, por ese informal que no hace ninguna tributación a la seguridad social, a la salud pública ni a los entes, a veces perdemos diez puestos de trabajo en una empresa como CUTCSA, Núñez o en una cooperativa de ómnibus.

Estamos totalmente en contra del informalismo. El taxímetro, sin lugar a dudas, debe ser una de las empresas que más tributa, y lo pueden averiguar haciendo una llamada a la Dirección General Impositiva o al Banco de Previsión Social; somos los que más prolijos tenemos a nuestras empresas. Por eso, luchamos contra el informalismo, pero no encontramos eco en el encargado de ejercer los controles, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es fácil hacerlo, porque las carreteras son pocas; si se pusieran controles y fueran muy rigurosos durante quince o veinte días, el resultado sería fabuloso, pero no están dispuestos a hacerlo porque se pierden votos. Eso pasa en todos lados, en la Intendencia que sea; es una realidad. El flagelo del año preelectoral nos ha perjudicado a todos los uruguayos. Esa es la verdad.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Parece que el señor Dourado está haciendo una apreciación y quiero decir que esa no ha sido la característica del señor Ministro Cáceres. Lo que hemos visto es a la inversa, es decir, los correligionarios de Cáceres más bien vemos que nos corre votos por ser demasiado duro en algunas medidas. Quiero dejar constancia de ello, porque no es lo que he percibido, así como tampoco he advertido eso en estos tiempos en la Dirección General Impositiva, donde se están haciendo inspecciones a pesar de ser un año preelectoral. Solamente quiero hacer esa salvedad.

SEÑOR SOCA.- Agradezco la oportunidad que nos brindan.

Mi reflexión es la siguiente. Dentro de los servicios, el de transporte de personas no estaba gravado con IVA. Durante muchos años, en distintos Gobiernos, hubo en las Rendiciones de Cuentas algún artículo en el que se incorporaba el IVA al transporte, lo que generaba grandes movilizaciones de todo el sector; inclusive, como recordarán, el año pasado, en ocasión del ajuste fiscal de marzo o abril, se llevó a cabo la última movilización grande. Con posterioridad a ello, desde el Poder Ejecutivo hubo una estrategia diferente en cuanto a trabajar con la gente del sector transporte para lograr un acuerdo, y ese acuerdo se plasma en la Ley Nº 17.651, que grava con IVA al transporte de pasajeros, sin aumento de precio, como dice la ley, y sin que se haya generado ningún conflicto, lo que ha resultado beneficioso para todas las partes.

Dentro de ese concepto, se entendió que las microempresas, por sus particularidades, porque sus servicios van destinados netamente al consumidor final, no tenían que estar gravadas con el IVA. Es por ello que la ley excluye a varios sectores: al taxímetro -nuestro sector-, al transporte escolar y al remise. Es decir que hay un fundamento, un porqué, no es una cuestión de capricho.

Lo que no entendemos -eso hace a la técnica tributaria- es que siguiendo esa línea de razonamiento se llegue a la conclusión de que por la función social que cumplen estas microempresas, su actividad queda fuera del IVA, pero se haga ese otro agregado que condiciona -como se dijo, mayoritariamente a nuestros colegas del interior; de lo contrario no habría un servicio de taxis, porque la cantidad de viajes que hay no justifican realizar ese emprendimiento- a quienes tienen otra actividad a quedar gravados con IVA.

Como comprenderán, lo que hemos propuesto y hoy planteamos a esta Comisión es la modificación de los artículos 6º y 7º de la Ley Nº 17.651, donde lo que aparece como variante es solamente la desaparición de la referencia al giro único para que quede exonerada la actividad. De esa manera tan sencilla se eliminan todos los problemas porque, como ya fue dicho por el señor Dourado, se generaría en nuestro sector en todo el país una doble circunstancia en la que habrían microempresas que facturan sus servicios con IVA y otras que no, generando, a su vez, una distorsión de competencia dentro del mismo sector. En algunos lugares alguna empresa que requiera trasladar a su personal, por ejemplo, va a decir: "Prefiero contratar al taximetrista que va a facturar con IVA que aquel que no lo va a hacer". Si es una empresa que va a contratar ese servicio para su personal, le va a salir un poco más barato por el tema del IVA, porque, el precio -como figura en la ley- no puede ser modificado por la incorporación del IVA.

Por lo tanto, lo que pretendíamos es que a nivel de esta Comisión se vea la justeza de este planteamiento, así como todo el razonamiento mediante el cual se interpretó que las microempresas que realizan estas

actividades dirigidas a consumidores finales no están gravadas con IVA. Entonces, esa es la solución al problema. El hecho de pasar de giro único a giro principal no soluciona el problema porque hoy los ingresos que tiene esta microactividad del taxímetro, en todos los casos, va a ser secundaria. Quien, por ejemplo, hoy tiene una actividad como corredor del Banco de Seguros y por esa actividad del taxi está gravado con IVA, seguramente va a vivir de los ingresos como corredor y no por el taxi. Entonces, tampoco se soluciona este problema de esa manera.

En resumen, nuestro planteo apunta a introducir esa modificación por la que simplemente se elimina lo relativo al giro único donde queda gravada la actividad de servicios de taxi.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tengo una duda que traslado a la Comisión. El hecho de cambiar la expresión "giro único" por "giro múltiple" implica una consecuencia en la tributación. Al introducirse una modificación tributaria, ¿no pasa a ser iniciativa del Poder Ejecutivo? Me parece que aquí tendríamos que hacer una sugerencia, pero no tendríamos la facultad pertinente. Habría que verlo con detenimiento.

SEÑOR SOCA.- Hay algo que me faltó decir y que es bueno mencionarlo a modo de respuesta: esto no tiene una repercusión económica en los ingresos por IVA del sector. Eso por un lado.

Por otra parte, en todas las gestiones que hemos hecho en el Ministerio de Economía y Finanzas se nos dijo que como el cambio o la modificación de la ley se había hecho en el Poder Legislativo, no iba a haber iniciativa si no surgía de un acuerdo parlamentario.

Reitero que desde el punto de vista cualitativo esto no representa una cifra relevante para las arcas del Estado que llegue a...

SEÑORA PRESIDENTA.- Entiendo la parte económica, pero me refiero al aspecto de la mecánica legal.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Habría que elaborar una minuta de comunicación y que el Poder Ejecutivo eleve la iniciativa.

(Diálogos)

SEÑOR LEV.- Interpreto la justeza del planteamiento de la gremial.

Me parece que acá habrá que hacer varias gestiones. La primera de ellas es convocar a los Senadores que plantearon la modificación para escuchar bien sus explicaciones, no sea cosa que nos vuelva a suceder lo mismo con la próxima ley; lo primero es arrancar bien. Entiendo que tendríamos que convocar a los Senadores para saber a ciencia cierta si hay otros elementos a tener en cuenta o si puede haber un error de interpretación que lleva a esta conclusión negativa para el giro de las empresas.

Simultáneamente, no estaría de más elevar la minuta de comunicación al Poder Ejecutivo para que de una señal de aprobación. Digo esto porque si desde el punto de vista constitucional esto requiere iniciativa del Poder Ejecutivo, por más que la primera propuesta haya sido modificada, nuevamente, en definitiva, se requerirá de su iniciativa

Entonces, comprendo la urgencia de los plazos; me parece que hay un tema perentorio y lo comparto. Por tanto, hay que abrir varios frentes simultáneamente para poder contribuir a los objetivos que nos plantea la delegación.

SEÑOR DOURADO.- Entendemos la razón de su planteamiento. De cualquier manera, nosotros buscamos que todo el Poder Legislativo esté informado de esto.

SEÑOR LEV.- ¿Ustedes calibraron la posibilidad de que el Senado tome la iniciativa?

SEÑOR DOURADO.- Nosotros pedimos una entrevista a la Comisión. Nos atendió el señor Senador Sanabria y la idea era que esta iniciativa la tomara el Senado.

SEÑOR LEV.- En la medida en que la modificación surgió en el Senado y para evitar que convoquemos a los señores Senadores, si hay acuerdo en la interpretación de lo que nos plantea la delegación en el sentido de que la iniciativa corresponde al Poder Ejecutivo, lo mejor sería evitar que nos vuelva a suceder lo mismo. Entonces, sería conveniente que la iniciativa venga del Senado; si eso viniera así, no habría inconvenientes en la Cámara de Diputados. De esa manera nos evitamos la dificultad.

SEÑOR DOURADO.- Inclusive, hablamos con el señor Diputado Amorín Batlle que, de alguna manera, es representante del Poder Ejecutivo a fin de que la inquietud pueda venir desde ese Poder.

(Diálogos)

SEÑORA PRESIDENTA.- Este tema podemos darlo por suficientemente discutido.

SEÑOR DOURADO.- Tenemos otro tema que es netamente municipal y queríamos aprovechar esta oportunidad para hablar con todos ustedes en lo que refiere al país y en especial con los legisladores del Frente Amplio en lo que tiene que ver con el departamento de Montevideo.

Hace dos años, empezamos a hacer gestiones para que se bajara la patente del taxímetro; lo hemos logrado con éxito en todo el país. También hemos obtenido rebajas en Montevideo, que no llegaron a las aspiraciones que teníamos, que ya en aquel momento eran necesarias pero que hoy lo son mucho más. Nuestros dichos son avalados por las largas colas de taxímetros en la ciudad de Montevideo. Es necesario que el taxi tenga una patente igual y única. Cuando digo igual me refiero a que sea igual a la del transporte colectivo y las camionetas de turismo, que está en el eje de los $ 2.000. Así lo han entendido mucho Gobiernos municipales del interior.

En gestiones que se hicieron con el Congreso Nacional de Intendentes se logró que se liberara a cada Intendencia a que pudiera establecer la patente que creyera conveniente, y fue así. En la Intendencia Municipal de Montevideo el año pasado logramos un pago de seis cuotas de $ 630, lo que fue beneficioso para el gremio del taxi. El pago de las seis cuotas nos permitió llevar adelante ese costo. Fue una negociación muy dura y se resolvió dividir el monto total de todas las patentes de los taxis, quitarle el 4% de descuento y dividir ese resultado entre todos nosotros. Eso hizo que la gente que tiene los autos más viejos pagara la patente más cara, pero iba en el sentido gremial de que todos tuviéramos una patente igual por una misma actividad.

Se logró la patente igual y única en Canelones, con un monto de $ 2.400; también en Salto, en Treinta y Tres y en Tacuarembó. También se logró una importante rebaja en Maldonado, en Flores, en Florida, en Cerro Largo; o sea que ha sido una gestión muy buena. Durante casi siete meses intentamos una entrevista con autoridades de la Intendencia Municipal de Montevideo para hacer este pedido antes de que se presentara el Presupuesto municipal a la Junta Departamental y en el día de ayer fuimos recibidos por la Comisión de Hacienda de la Junta. Hoy pedimos a los señores Diputados del Frente Amplio, que son los verdaderos sensores de los ciudadanos de Montevideo y de los que trabajamos en esta ciudad, que trasmitan esta necesidad a la Intendencia Municipal de Montevideo porque precisamos la iniciativa del Intendente, que él pida esa reforma en el paquete presupuestal que se envió a la Junta Departamental. Es indispensable que los legisladores del Frente Amplio nos den una mano, y esperamos que así sea.

La nota que les dirigimos dice así: "El Gremio del Taxi, quiere hacerle saber a Ud. la imperiosa necesidad, hoy más que nunca de ser incluidos en el Literal E para el pago de patente, teniendo una patente igual y única de nuestro servicio de transporte de pasajeros.- Entendemos que la diferenciación que se ha hecho con nuestro gremio desde 1993 es injusta y discriminatoria, pues nuestro servicio de taxímetro ejemplo en toda América y de gran importancia para la sociedad toda y primer contacto con el turismo, no debe tener un criterio para el aforo de la patente que no favorece al trabajo y el mejoramiento de nuestro servicio.- Nos avala el haber estado 70 años en el Literal E y el presente LO NECESITA ante la acuciante pérdida de trabajo que estamos teniendo.- La Familia del taxi requiere el apoyo de la IMM, que dé tranquilidad y posibilidades

de sobrevivir en este difícil momento económico.- Por la Familia del Taxi, le saludan muy atentamente.- Mario W. Soca, Secretario, Oscar Dourado, Presidente".

Para nosotros es imperioso tener una patente igual y única en el 2004. No es que hayamos sido haraganes en la gestión; en febrero de este año empezamos a hacerla, no con los resultados que esperábamos obtener. Hemos encontrado un gran apoyo del Poder Legislativo y del Poder Ejecutivo en lo que refiere a las cargas impositivas y a la seguridad social, logrando una exoneración de aportes patronales que lo que hizo fue igualar a la actividad del taxi con otras. Como habíamos dicho, había quienes tenían ese beneficio desde siempre y nosotros no. Se nos exoneró del IRIC y del Impuesto al Patrimonio, porque ¿cómo íbamos a pagar impuesto a la renta, por una renta que no teníamos? También se nos exoneró del pago del IVA, que fue muy importante, y esperamos que las autoridades municipales nos brinden ese apoyo solidario que tanto necesita el sector del taxímetro. No es justo que el gremio más pequeño del transporte sea el que más paga a la Intendencia Municipal de Montevideo.

El compromiso que el sector del taxímetro ha tenido con la sociedad toda ha quedado demostrado en estos dos años en el intento de cambiar y de haberlo logrado. Hemos colaborado con Uruguay Turístico; fuimos declarados de interés turístico nacional. Hemos colaborado en la atención a los vapores en la ciudad de Montevideo y con el proyecto "Uruguay Natural" prestando servicios de taxímetro, promocionando el país. Hace dos meses lanzamos el proyecto "Taxi amigo" colaborando con Salud Pública. Por este proyecto se hacen donaciones en cada uno de los hospitales de Salud Pública. Se aportan vendas, gasas, pañales, etcétera.

Nos contactamos primero con la Dirección de un hospital y luego hacemos un pedido en base a lo que ellos nos dan; de esa manera, todos los meses podemos colaborar con un hospital.

Tenemos una responsabilidad como uruguayos y sabemos que muchos taximetristas optaron por un sistema mutual desde hace mucho tiempo. Sin embargo, hemos engrosado la cantidad de gente que va a Salud Pública. Hace muy poco tiempo, me llamó poderosamente la atención que un chofer que trabaja en un taxi mío, teniendo el beneficio de DISSE se hubiese internado en el Hospital Maciel. Él me argumentaba que lo hacía porque no podía pagar los tiques y las órdenes médicas. La situación económica que vive hoy el taxímetro es tan grave que aun teniendo el beneficio de una atención mejor o probablemente mejor en el mutualismo, tengan que optar por ir a Salud Pública, con largas colas y demoras.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Me gustaría saber cuál es la expectativa de ustedes en cuanto a las posibilidades reales de poder bajar las patentes. Me imagino que deben manejar una cantidad determinada. Obviamente, la situación en el interior no es la misma que en Montevideo. Quizás en el interior sea mucho más necesario.

SEÑOR DOURADO.- Lo que pedimos para Montevideo es tener una patente igual a la del transporte turístico y la del ómnibus, que está en el eje de los $ 2.000; actualmente pagamos $ 3.780. Porcentualmente, en Montevideo somos los que tenemos más taxis por habitante con respecto al interior. En el interior del país hay alrededor de 1.200 habitantes por taxímetro y en Montevideo no llegamos a los 500 habitantes por taxi. Debe tenerse presente que en 1993 se entregaron 600 permisos más de taxi, sin tener en cuenta las reclamaciones que hacíamos en cuanto al engrosamiento del parque automotriz. En 1998, se llegó a vender 38.000 autos. El cambio de usos, estableciéndose "shoppings" y terminales de ómnibus hizo que se concentrara la población y disminuyeron los traslados. Antes, la gente iba a pagar a OSE, a UTE, iba a cobrar a la Caja de Jubilaciones; las realidades de Montevideo cambiaron y la gente toma el taxi cuando le es imperioso hacerlo. Es por ello que veíamos con gran preocupación la entrega de nuevos permisos. ¿Qué hubiera pasado con CUTCSA, con COME, con COECT si se hubiesen entregado 600 permisos de ómnibus en ese sector del transporte colectivo? Hubiera sido de fundición. El taxímetro, milagrosamente, por ser una microempresa y por tener una economía doméstica, ha sobrevivido; detrás de cada volante hay un padre de familia y el dueño de esa microempresa. Milagrosamente no nos hemos endeudado en la renovación de unidades, en el BPS o en la DGI.

Sin embargo, vemos con gravedad -el señor Diputado lo podrá averiguar en la Intendencia- la gran cantidad de taxímetros que se han transferido a otras personas en este último año. Fue motivo de ello el endeudamiento de muchos; la única solución que tenían era vender el bien para pagar sus deudas. Es más: en un hecho histórico único, en estos dos años, en la inspección anual la Intendencia Municipal de Montevideo,

solidariamente, nos permitió hacer las inspecciones por poder. Lo único que no se puede hacer en este país es la inspección del taxímetro por poder; nos podemos casar, divorciar, hacer un juicio, pero la inspección anual había que hacerla en la Intendencia. Si el taximetrista estaba en Estados Unidos tenía que venir a Uruguay a realizarla. Hace dos años que nos han permitido hacerla, sabedores de que hay muchos padres de familia taximetristas que han salido a buscar ingresos para pagar la cuota del auto, para sustentar a su familia y para mantener esa fuente de trabajo con la esperanza de una reactivación del país. Han dejado a la familia montada y al taxi trabajando. La Intendencia aceptó, en un hecho increíble, que nosotros pudiéramos hacer la inspección anual por dos años consecutivos. No lo hemos dicho públicamente porque la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia nos pidió que no lo dijéramos puesto que si eso era una solución, no querían que se manejara de forma genérica. A veces se generan intermediaciones que no son buenas ni para la Intendencia ni para nosotros; se hizo bajo la responsabilidad de que sería solo para quienes lo necesitaban.

Hoy, la necesidad de una rebaja de la patente es imperiosa. Hace poco entrevistamos al señor Diputado Rossi en "Taxi Diario"; es un hombre conocedor del taxímetro que avala lo que decimos.

Otra grave situación que vivimos los taximetristas son las multas de tránsito que nos aplican por estar estacionados en lugares no habilitados para los taxímetros. Hemos recibido una gran cantidad de multas en los últimos cinco o seis meses. Nosotros decimos que esto es una sanción a los que no tenemos trabajo. Sabemos que muchas veces estamos estacionados en lugares no habilitados, pero lo hacemos porque no podemos caminar; el gasoil supera los $ 15, y hoy no se puede caminar: tenemos que esperar el viaje parados; no hay otra alternativa. Queremos estar estacionados en lugares que sean visibles. No estamos en contra de una regulación en ese sentido; queremos que se nos diga: "Pueden estacionar dos o tres coches por esquina; no paren sobre 18 de Julio, paren por la transversal; paren media cuadra antes de la parada del ómnibus", etcétera. Habría que buscar soluciones paliativas. Lo que no podemos hacer -como plantean algunas propuestas- es pararnos en las calles Durazno, Paysandú o Cerro Largo, pues si la gente no camina dos cuadras para tomar un ómnibus, no va a caminar cinco cuadras para tomar un taxímetro. ¿Dónde se pone el taxímetro? Donde hay una intención de viaje, donde está la salida de la Rioplatense, que está en la calle Yaguarón y 18 de Julio, en Julio Herrera o en Río Branco, donde hay movimiento, en la puerta de la Ciudadela, donde sale toda la gente del micro centro.

Estamos siendo permanentemente hostigados con las multas. Entendemos que podrían corregirnos o hacernos correr, porque siempre los taxis están estacionados con el conductor arriba; pero no es así, nos multan de a cinco o diez taxis juntos. Hacer un análisis de la cantidad de las multas sería brutal, pero hay coches que tienen siete u ocho multas. Esto va a provocar que muchos trabajadores del taxímetro se queden sin aguinaldo y en algunos casos sin licencia; dos UR son $ 433. Yo creo que la intención del Gobierno Municipal no es quitar más al que tiene menos. Los trabajadores del taxímetro van a perder su aguinaldo por el pago de estas multas; la única alternativa es dejar de aplicarlas, no tener en cuenta las que se aplicaron y buscar soluciones.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿La multa la paga el chofer ya sea el patrón o el empleado?

SEÑOR DOURADO.- Así es, señor Diputado.

En el Gobierno Municipal se ha encontrado soluciones para todo. Se ha establecido una mesa de trabajo integrada por el sindicato, la Gremial Única del Taxi y la Intendencia; pero mientras que la mesa trabaja, tenemos que buscar soluciones rápidas para que esto no siga sucediendo. Pedimos una tregua mientras no se expida la Comisión. Contrario a eso, se ha aumentado el control de las multas. El sindicato pidió que como a partir de la hora 22 no hay inspectores de tránsito para controlarnos ni para sancionarnos, se ponga inspectores después de esa hora para que nos multen más; eso es algo que no puedo interpretar, pero son criterios.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Quién pidió eso?

SEÑOR DOURADO.- El sindicato, que integra la Mesa Tripartita, pidió que después de las 22 horas haya inspectores para sancionarnos por estacionar en un lugar prohibido. Lo que pasa es que hay una situación muy especial: el sindicato del taxi está integrado por telefonistas de paradas de taxis que no son taximetristas y que no representan a los que estamos doce horas tras el volante. Esas son situaciones extremas a las que están obligados a vivir los trabajadores del taxímetro y nosotros, que

somos los propietarios de las microempresas. Es tan así, que los trabajadores del taxi nos piden que encontremos soluciones en ese sentido. Hoy pedimos a los parlamentarios del Frente Amplio que nos den una mano. Queremos salir de este problema. Cuando mantuvimos una reunión con el señor Felipe Martín le dijimos que si en alguna expresión pública éramos un poco ásperos, era porque trasmitíamos en esa expresión la necesidad de nuestro gremio, y que le pedíamos disculpas si había tomado algo a mal de lo que manifestamos. Le solicitamos que encontrara una solución imperiosa para el taxímetro.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Hay alguna expectativa con respecto a esta mesa tripartita? ¿Cuánto hace que está funcionando?

SEÑOR DOURADO.- Hace un mes; tuvimos tres reuniones, exactamente. Nosotros vamos, escuchamos y no vislumbramos alguna solución, pero estamos trabajando responsablemente. Si se encuentra solución en este país a los vendedores ambulantes de 18 de Julio, estableciendo una feria en la calle Sierra, cerrando la calle Industria -una importante vía de tránsito se cerró para que los vendedores ambulantes pudieran trabajar-, si se encuentra solución a los feriantes -está bien que se haga-, destinándoles parte del Parque Rodó para que se establezcan, la feria de Piedras Blancas, la de Tristán Narvaja, la de Villa Biárritz, que no suma más de doscientos feriantes, para el taxímetro, que somos 7.500 taximetristas en Montevideo con su familia detrás, ¿no hay una solución? Creo que somos hostigados por no tener trabajo. Si a cada persona que está parada por no tener trabajo en este país se le multara, sería grave, con un afán recaudador. No queremos interpretar que haya un afán recaudador en esta montaña brutal de multas permanente que tiene el taxímetro. Nos ha sucedido que un mismo taxi tenga en una hora tres multas en una misma esquina. Entendemos que las sanciones no deben tener un afán recaudatorio sino ordenar y enseñar.

El año pasado pedimos -y ustedes lo saben- a la Intendencia y a los parlamentarios canjear las multas por trabajos comunitarios, por viajes de taxi. Eso no ha prosperado tampoco. Lejos de eso, se nos ha multado más. No pedimos que no nos cobren una multa por un exceso de velocidad, por no respetar un cartel de "pare", por atravesar la calle con luz roja, eso nunca lo hicimos ni lo vamos a hacer. Lo que estamos pidiendo es que no nos multen por no tener trabajo. Entendemos que esto es una nueva sanción a no tener trabajo y creemos que no responde, sin lugar a dudas, al espíritu del señor Intendente; no es ese el espíritu que ha caracterizado al arquitecto Mariano Arana ni al ejecutivo del Gobierno Departamental. Nos reunimos con el señor Nin Novoa y no lo puede creer. Nos íbamos a reunir con el doctor Tabaré Vázquez, quien nos derivó con el señor Nin Novoa para, por último, ser recibidos por el señor Diputado Rossi, quien nos dio su total apoyo, pero no llegamos a la solución que tanto precisamos. No hemos podido sensibilizar al Director de Tránsito y Transporte; esa es la realidad. No es porque el diálogo esté cortado, para nada. Nos hemos abstenido de movilizarnos; no se trata de que estemos en contra de las movilizaciones porque, si es necesario, lo vamos a hacer. Esperaremos hasta cuando sea necesario. Ese no es nuestro perfil; nuestro perfil es el del diálogo y el de la conversación madura y responsable para la búsqueda de soluciones. Esperemos que en el diálogo, con una mesa de por medio, se encuentren las soluciones; hasta ahora, estamos lejos de eso.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Castromán Rodríguez)

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero disculpar a la señora Diputada Montaner, porque se tuvo que retirar por obligaciones que había contraído anteriormente.

SEÑOR SOCA.- Quiero agregar algún dato con relación a la pregunta que se formuló en el día de hoy respecto a la patente. En primer lugar, hasta el año 1989 había una relación, traducida en dólares, en la que el taxi pagaba US$ 14 y el transporte colectivo US$ 28. Si observamos otro parámetro, el valor de un vehículo para taxi y el de un ómnibus de transporte colectivo, en promedio, hay una relación de 12, 13 a 1. Otro parámetro a considerar podría ser la recaudación; las recaudaciones de una microempresa de taxi, comparada con la de un vehículo, tiene una relación de 5 o 6 a 1. Son otros elementos que hacen a la consideración en el momento de la fijación de la patente. Como ya fue dicho por nuestro Presidente, nosotros hoy pagamos una patente del doble que la del transporte colectivo, producto de ese acuerdo del valor único, cuando hay esas diferencias que hemos mencionado.

Por otro lado, se logró que se entendiera a nivel del Congreso de Intendentes que la fijación del valor de la patente del taxi no debe estar en relación con el valor del aforo; lo que se nos pidió fue que recorriéramos

todo el país, y ahora solo falta que también en Montevideo cristalice ese criterio que se obtuvo en el resto del país.

Por último, con relación al tema de las multas, acá no se está incumpliendo con la habitual normativa del tránsito; en ese sentido, en setenta y dos años de historia que tiene nuestra Gremial jamás se ha reivindicado que se sancione el incumplimiento de un cartel de "Pare", si se cruza con luz roja o si no se detiene ante la cebra. Eso no está en juego porque jamás lo hemos hecho y no lo estamos haciendo ahora. Estamos hablando de sanciones que surgen producto de algo que es ajeno a nosotros, y es la falta de trabajo.

Además, nuestra Gremial advirtió que Montevideo tenía más permisos de los que necesitaba; lo denunciamos en los años 1992, 1993 y 1994, y ocho o nueve años después hace crisis cuando se produce la debacle económica. Entonces, se sanciona esto. Pero, como se dijo, aunque uno diga a un colaborador que no estacione, por ejemplo, en 18 de Julio y Río Negro, él estacionará donde entiende que podrá conseguir algún viaje, pero -además- lo hace siempre con dos condicionantes: el vehículo siempre está con el conductor y jamás pone en riesgo la seguridad de los pasajeros. Lógicamente, estos planteos que hacemos no son de carácter permanente o, por lo menos, deberían ser transitorios, porque no se debería condenar a todo nuestro sector a pagar algo que realmente no corresponde ya que si había un inspector lo que podía haber hecho, con todas las facultades que tiene, era hacerlo circular.

SEÑOR LEV.- Como la Gremial hace una solicitud a los Diputados del Encuentro Progresista-Frente Amplio, nosotros acusamos recibo y la vamos a transmitir.

En la medida en que hay un ámbito de negociación en que están representadas las partes y, tal como plantean, las dificultades no surgen solo por parte de la Intendencia, es obvio que hay que poner mucha inteligencia y paciencia para resolver este entramado de contradicciones. No obstante, tengan la plena seguridad de que nosotros vamos a aportar tanto en transmitir como en encontrar una solución satisfactoria.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En el mismo sentido a que apuntó el señor Diputado Lev, quiero decir que por supuesto que nos hacemos cargo de la responsabilidad que nos corresponde en tratar de mejorar esta situación. De todas maneras, me parece que también atañe al conjunto de los integrantes que integramos esta Comisión; de la misma forma que cuando suceden cuestiones al revés, es decir, en lo que tiene que ver con el Gobierno Nacional, siempre estamos a la orden, supongo que los Diputados de los diferentes partidos acompañarán las exhortaciones o la búsqueda de profundizar en este tema que nos parece que es bastante inconveniente y que no es nuevo.

SEÑOR LEV.- En definitiva, la resolución también deberá pasar por la Junta Departamental; eso es obvio. Entonces, es lógico que todo el espectro político deba tener participación.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Por supuesto que entiendo la señal en cuanto a que no nos podemos hacer los disimulados en cuanto a que esto tiene que ver con nuestra fuerza política. Si bien esa es una vía, me parece que la solución va a correr por todos esos ámbitos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Este es un tema que debe tomar la Comisión como tal, más allá de la representatividad política que tengamos cada uno. Es preocupante en general, pero es un tema de fondo. Aquí está involucrada la autonomía que tiene cada departamento del país. El señor Dourado citó a algunos y a otros no.

Este tema daría para hablar durante otra jornada como esta o más extensa, pero no es mi intención hacerlo ahora por lo avanzado de la hora. Realizaremos gestiones -por lo menos, en lo que nos es particular, aunque seguramente la Comisión también acompañará- para tratar de destrabar esta situación. Nos interiorizaremos mucho más del tema, porque es eminentemente municipal, del Gobierno Departamental de Montevideo. En ese sentido, podemos brindar nuestros buenos oficios a efectos de que se puedan contemplar algunas de las aspiraciones que han planteado.

Agradecemos la presencia de la delegación y quedamos a las órdenes.

Se levanta la reunión.